平 成 ２３ 年 度

自転車の安全性向上対策推進補助事業報告書

平 成 ２４ 年 ３ 月

社団法人　自転車協会

日本が生んだ世界のスポーツ
KEIRIN

この事業は、競輪の補助金を受けて
実施したものです。
http://ringring-keirin.jp

ま　え　が　き

当会では、業界自主基準として定めた“自転車安全基準”に適合する自転車に、ＢＡＡ（自転車協会認証）マークを貼付することで、消費者に“安全で長持ちする自転車”をアピールし、普及させることを目的とするＢＡＡマーク制度を平成 16 年（2004 年）9 月に確立しました。

更にスポーツ車の普及促進を目的として、スポーツ用自転車安全基準を基に、平成 19 年（2007 年）10 月からスポーツＢＡＡマーク制度もスタートさせ、平成 20 年（2008 年）10 月からは、両制度において環境負荷物質の使用削減についても取り組みを始めました。

また、平成 21 年（2009 年）3 月に“幼児２人同乗用自転車安全基準”が制定され、同年 7 月からＢＡＡマーク制度に幼児２人同乗用自転車が新たに登場しました。

平成 23 年度は、主に（財）製品安全協会における幼児座席の認定基準改正に伴う“自転車安全基準”への影響、小径タイヤの下限値の設定、一輪車安全基準の改正の必要性、商品検査時の判定基準の運用の見直し等に関して検討を行いました。

本事業の実施と本報告書を作成するにあたり、ご指導、ご協力を賜りました委員各位並びに関係諸団体の方々に対しまして深く感謝申し上げます。

平成２４年３月

社団法人自転車協会
理事長　渡辺　恵次

目　　次

第１章　事業の概要

１．事業の目的…… 1

２．事業の実施経過…… 1

（１）専門委員会の設置…… 1

（２）専門委員会の開催と概要…… 1

（３）専門委員会名簿…… 4

第１章　事 業 の 概 要

第１章　事業の概要

１．事業の目的

平成２３年度自転車の安全性向上対策推進補助事業として、安全対策実施の必要性に鑑み、また、ＪＩＳ・ＩＳＯの改正及び自転車事故内容等に対応した自転車安全基準の整備と安全性のあり方、環境負荷物質使用削減の取り組みを研究するものである。

２．事業の実施経過

（１）専門委員会の設置

本事業を円滑に進めるため『自転車安全基準専門委員会』を設置し、委員として坪井信隆氏他、８名の委員委嘱を行った。

（２）専門委員会の開催と概要

＊　第１回自転車安全基準専門委員会（平成２４年３月６日開催）

・「自転車用幼児座席の認定基準等」（製安協）の一部改正に伴い、「自転車安全基準」（自協会）の改正の必要性について、検討を行った。

検討の結果、幼児座席の認定基準と安全基準の幼児座席に関する箇所との対比表を作成し、各委員に諮った上で、安全基準を変更する必要があるものについては、次回の安全基準の改正の際に見直すこととした。

なお、新しい認定基準による幼児座席を使用する自転車については、現在製安協で自転車認定基準の見直し作業が行われており、この進捗状況を見ながら安全基準の見直し作業を行うこととした。

・「自転車用幼児座席の認定基準等」（製安協）の一部改正に伴い、「幼児座席を使用する際の注意点」（チラシ、ホームページ等）の刷新について検討を行った。

検討の結果、補助締結具が一般の消費者には分かりづらいことから、絵コンテを修正すること、既販売幼児座席の場合に使用する補助ベルト等脱落防止具の内容を明確にすること等の意見があり、修正版を作成し書面での確認後、正式決定することとした。

なお、商品検査ＷＧにおいて「むしれ対応」に関する新たなチラシを製造・輸入事業者経由で販売店に配布することとなっており、このチラシとともに配布してもらうこととした。

・現在安全基準に規定されていないコンパクト車、子供車、幼児車の車輪の径の呼びの下限値については、現在改訂作業中の JIS D 9111（自転車－分類及び諸元）の改正案に合わせ「12.5 インチ以上」とすることについて検討を行った。
　検討の結果、次回の安全基準の改正の際に見直すこととした。

・後輪を駆動するとともに４つのチェーンを介して前輪も駆動する「２輪駆動自転車」について、ＢＡＡマーク制度への参入の話があったが、使用されている樹脂製のチェーンカバーは安全基準で規定している「衣服、手足などの噛み込みを防止するためのチェーンケース」には該当しないと思われることから、対応の必要性について検討を行った。
　検討の結果、樹脂製のチェーンカバーは安全基準にある「チェーンケース」には該当しないと判断されること、また安全基準にある「サドル前端から前方 300㎜の間で、フレームの上パイプ及びメインパイプ等に突起物があってはならない」に該当すると判断されることから、チェーンケースを設けるなど、何らかの対策を講じるよう、当事者に進言することとした。

・一輪車安全基準合格証については３月末をもって自協会での保管を廃止する旨の説明と、一輪車安全基準については廃止せず継続することとするが、当該安全基準の見直しの必要性について検討を行った。
　検討の結果、20 年以上見直しが行われていないのであれば内容も古いはずなので、本安全基準を継続させるのであれば、本安全基準専門委員会ではなく、適正なメンバーで構成された別の専門委員会を設置し確認することとした。

・ISO4210 と ISO6742 の改正作業の状況と、今後のＪＩＳ及び自転車安全基準・スポーツ用自転車安全基準への影響について、報告を行った。

・神奈川県自転車防犯協会及び神奈川県警察本部から要望のあった「車体番号の表示方法」に関しては、以下について、製造・輸入事業者に対しては要望を行い、神奈川県自転車防犯協会及び神奈川県警察本部に対しては回答を行ったことの報告を行った。
　①　紛らわしいアルファベットの使用を控えること。
　②　刻印の際の塗装の改善。

・国民生活センターから要望のあった「旋回抑制機構を操作する位置についての改善要望」に関しては、会員に対し周知徹底を図るとともに旋回抑制機構の現状について調査を行ったことの報告を行った。
　なお、現在製安協で幼児座席を使用する自転車の認定基準の見直し作業が行わ

れており、旋回抑制機構について情報収集を行うこととした。

・商品検査で適用している検査方法及び判定基準について、現在運用している以下内容を安全基準等へ反映することについて検討を行った。

① ハンドルクランプ部、引き上げ棒、サドル菊座ナット、シートピン、クランク締結部、ハブナットの固定確認は増し締め法による。

② 製造業者が推奨する締付トルクがない場合の“標準的な締付トルク”を明確にすることとし、現行の締付トルク値を 1.5 で割った数値とする。

③ ペダルの衝撃試験における判定基準については“ペダル各部の折損”を不合格とし、“き裂”は合格とする。

検討の結果、以下の通りとされ、安全基準及び様式３の改正案を作成し、次回提案することとした。

① 5.1.5 章の各部の固定に、製造者が推奨する締付トルクがない場合の“標準的な締付トルク”の表を追加することとし、規定値については各メーカーの実情を調査の上見直す。

② 製造者が推奨する締付トルク（社内規格）がある場合は取扱説明書等に数値を明示すること、社内規格がない場合はこの規格を適用すること等、安全基準に明確にしておく。

③ 今回何をベースに採用したのか明確にする。

④ ペダルの衝撃試験における判定基準は“ペダル軸、ペダル体の折損など”を不合格とし、“内わん、外わんの外れや分離”も不合格として追加する。

（３）平成２３年度自転車安全基準専門委員会名簿

（敬称略順不同）

区　分	氏　　名	連 絡 先 ・ 役 職 名
委員長	坪 井　信 隆	㈶自転車産業振興協会　技術研究所　開発事業部長
委　員	磯 田　　亮	ブリヂストンサイクル㈱ 設計部長
〃	久 保　紀 和	㈶日本車両検査協会　大阪検査所　技術調査役
〃	佐 田　光 幸	㈱日東　技術部課長
〃	河 波　　理	パナソニックサイクルテック㈱　商品開発グループ　技術管理ﾁｰﾑ ﾁｰﾑﾘｰﾀﾞｰ
〃	早 川 寿三夫	ホダカ㈱　プロダクトサービスグループ　シニアマネージャー
〃	水 竹　真 一	ミズタニ自転車㈱ ｽﾎﾟｰﾂﾊﾞｲｼｸﾙ事業部 商品企画部 技術担当
〃	丸 山　　健	宮田工業㈱　業務部　商品開発グループ　グループ長
〃	吉 村　慎 二	㈱シマノ　品質管理部長